Deutscher Bundestag **Drucksache 16/768**

16. Wahlperiode 27. 02. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/610 –

Ausbau der Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Frankreich

Vorbemerkung der Fragesteller

Dem Ausbau der Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Frankreich kommt im Rahmen der Schaffung eines leistungsfähigen transeuropäischen Eisenbahnnetzes eine hohe Bedeutung zu. Der Deutsche Bundestag und die Bundesregierung haben sich wiederholt dazu bekannt und insbesondere dem Neu- und Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr höchste Priorität beigemessen.

1. Welche Vereinbarungen wurden zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich zum Ausbau der Eisenbahnverbindungen, insbesondere für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, zwischen den beiden Staaten geschlossen?

Die Bundesrepublik Deutschland und die Französische Republik haben für die Verbesserung der bestehenden Verbindung zwischen dem deutschen und dem französischen Schienennetz folgende Vereinbarungen geschlossen:

– Abkommen vom 30. Januar 1953 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze,

– Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992 über die Verknüpfung der deutschen und der französischen Hochgeschwindigkeitsnetze.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. Februar 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. a) Bis wann sollen die Hochgeschwindigkeitsnetze der beiden Staaten miteinander verknüpft werden?

   b) Welche Fahrzeiten werden dann auf den Strecken Paris–Metz–Saarbrücken–Frankfurt und Paris–Straßburg–Stuttgart–München möglich sein?

Die Fragen 2a und 2b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beide Staaten sind übereingekommen, den Abschnitt Baudrecourt–Saarbrücken–Ludwigshafen (POS-Nord) bis zum Jahre 2007 auszubauen. Gleichzeitig besteht der Wunsch, die Strecke Baudrecourt–Straßburg–Kehl–Appenweier (POS-Süd) bis zum Jahr 2010 für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zu ertüchtigen.

Die Reisezeit Mannheim–Saarbrücken–Paris beträgt derzeit über 5 Stunden. Ab 2007 soll zwischen Paris und Saarbrücken eine Fahrzeit von 1 Stunde 50 Minuten und zwischen Paris und Straßburg von 2 Stunden 20 Minuten erreicht werden. Nach Abschluss aller erforderlichen Ausbaumaßnahmen wird zwischen Frankfurt und Paris (über Saarbrücken) eine Fahrzeit von 3 Stunden 45 Minuten erzielt werden können. Zwischen Paris und München über Straßburg–Stuttgart wird derzeit eine Reisezeit von 6 Stunden von den Bahnen kalkuliert.

3. Welche Kosten wird der Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindungen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Deutschland und Frankreich verursachen?

Für den Ausbau der Schienenachsen Ludwigshafen–Saarbrücken sowie Kehl–Appenweier geht die Bundesregierung von Gesamtkosten in Höhe von 504 Mio. Euro aus.

4. Wurden bereits konkrete Finanzierungsvereinbarungen zwischen der Bundesregierung und der DB Netz AG für den Ausbau der deutschen Streckenabschnitte geschlossen, und wenn ja, welche Mittel werden oder wurden zu welchem Zeitpunkt dafür bereitgestellt?

Zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) wurden bisher zwei Finanzierungsvereinbarungen zum Ausbau der Ausbaustrecke (ABS) Saarbrücken–Ludwigshafen (sog. POS Nord) abgeschlossen. Die erste Finanzierungsvereinbarung umfasst die 1. Baustufe und sieht den Einsatz von Bundesmitteln i. H. v. 176,413 Mio. Euro zwischen 1998 und 2008 vor. Die zweite Finanzierungsvereinbarung umfasst die Baustufen 2a und 2b und sieht Bundesmittel i. H. v. 139,172 Mio. Euro in den Jahren von 2005 bis 2013 vor.

5. In welchem Umfang hat die Deutsche Bahn AG bereits Mittel für den Ausbau dieser Strecken abgerufen?

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes wurden bis Ende 2004 Bundesmittel i. H. v. rund 123 Mio. Euro von den EIU für die 1. Baustufe der POS Nord abgerufen. Projektbezogene Mittelabflusszahlen für das Jahr 2005 liegen noch nicht vor.

6. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Ausbau der deutschen Streckenabschnitte zu beschleunigen?

Die Bundesregierung hat den Ausbau der Schienenachsen Ludwigshafen–Saarbrücken und Kehl–Appenweier in der geltenden Mittelfristplanung und im 2-Mrd.-Euro-Verkehrsprogramm berücksichtigt. Damit sind die Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung des Bedarfsplanprojektes geschaffen.

7. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Saarbrücken und Mannheim?

Die DB AG hatte am 7. August 1998 bei Schifferstadt mit dem Ausbau des Nordastes begonnen (Inbetriebnahme: September/Oktober 2003). Die Linienverbesserungen im saarländischen Streckenabschnitt sind ebenfalls bereits in Betrieb (Inbetriebnahmen 2003 bis 2004). Die Streckenertüchtigung für den Neigetechnikbetrieb mit einer Hochgeschwindigkeit von 160 km/h ist ebenfalls abgeschlossen. Der weitere Ausbau im Rahmen der Baustufe 2a (2005 bis 2007) hat begonnen.

8. Trifft es zu, dass der aktuelle Ausbaustandard auf dem Streckenabschnitt Saarbrücken–Mannheim die maximale Geschwindigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge auf 160 km/h begrenzt?

   Wenn ja, ab wann ist mit einem höheren Ausbaustandard auf diesem Streckenabschnitt zu rechnen, und welche maximale Geschwindigkeit im Reiseverkehr wird dann möglich sein?

Es trifft zu, dass die gegenwärtige Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der POS Nord 160 km/h beträgt. Nach Einbau und Inbetriebnahme des europäisch genormten Leit- und Sicherungssystems ETCS Level 2 kann die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf den trassierungsmäßig hierfür bereits ertüchtigten Streckenabschnitten auf 200 km/h angehoben werden. Dies ist bis Ende 2007 geplant.

9. a) Welches Zugleit- und Sicherungssystem soll auf dem deutschen Streckenabschnitt durch den Pfälzer Wald installiert werden?

   b) Ist insbesondere die Ausrüstung dieser Strecke mit dem neuen Europäischen Zugleitsystem ETCS vorgesehen, und wenn ja, welche Kosten wird die Ausrüstung mit ETCS verursachen?

Die Fragen 9a und 9b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der POS Nord ist bereits seit Jahrzehnten das deutsche Zugsicherungssystem PZB eingebaut und in Betrieb. Im Rahmen der Ausbaustufe 2 soll darüber hinaus das europäisch genormte Leit- und Sicherungssystem ETCS Level 1 bzw. Level 2 installiert werden. Für die Ausrüstung der Strecke mit ETCS sind ca. 31,2 Mio. Euro vorgesehen.

10. Ist parallel dazu die Installation der gegenwärtig verfügbaren Zugleit- und Sicherungssystemtechnik vorgesehen?

    Wenn ja, mit welchen Kosten wird dabei gerechnet?

    Wenn nein, aus welchen Gründen ist dies nicht vorgesehen?

Das in Deutschland bisher auf Schnellfahrstrecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h der DB AG angewandte Leit- und Sicherungssystem der LZB (Linienzugbeeinflussung) wird auf den Schnellfahrabschnitten der POS Nord nicht mehr eingebaut, da seine Aufgaben von dem europäisch interoperablen ETCS-System Level 2 übernommen werden. Die Regierungen und Eisenbahnen von Deutschland und Frankreich hatten sich frühzeitig darauf verständigt, die Neu- bzw. Ausbaustrecken im Zuge der POS durchgängig mit dem ETCS-System auszurüsten.

11. Welche täglichen Verkehrsverbindungen (Zugpaare) werden auf den ausgebauten Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Paris–Saarbrücken–Frankfurt einerseits und Paris–Straßburg–Stuttgart–München andererseits angeboten werden?

    Ab wann werden diese Verbindungen angeboten werden?

Die Details der Angebotsplanung (Zahl der Zugfahrten und der Halte) sind grundsätzlich eine unternehmerische Angelegenheit der DB AG und der SNCF.

Der Zeitplan der DB AG und der SNCF sieht vor, dass ab 10. Juni 2007 mit einem kommerziellen Vorlaufbetrieb mit je 3 Zugpaaren auf beiden Abschnitten (Nordast: Paris–Mannheim–Frankfurt am Main; Südast: Paris–Straßburg–Karlsruhe–Stuttgart) begonnen wird und im Dezember 2007 zum Fahrplanwechsel 5 Zugpaare auf der Relation nach Frankfurt am Main sowie 4 Zugpaare nach Stuttgart angeboten werden.

12. In welchem Umfang werden diese Verkehrsverbindungen von der Deutschen Bahn AG oder der französischen Eisenbahn SNCF angeboten?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird Bezug genommen.

Bei den Zügen von Paris nach Frankfurt am Main ist der Einsatz von ICE3-Triebzügen der DB AG vorgesehen. Die Zugverbindungen von Paris nach Stuttgart sollen von TGV-POS der SNCF übernommen werden.

13. Unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen der beteiligten Unternehmen, durchgängige Verbindungen mit eigenem Wagenmaterial auf fremdem Netz anzubieten?

Die Bundesregierung begrüßt, dass die DB AG und die SNCF in Verbindung mit der Betriebsaufnahme des HG-Verkehrs zwischen Deutschland und Frankreich unter Nutzung der POS-Neubaustrecke beabsichtigen, eine gemeinsame Gesellschaft zu gründen. Die Verhandlungen dazu führen die DB AG und die SNCF in eigener Zuständigkeit durch, die Bundesregierung ist nicht einbezogen. Diese Gesellschaft soll keine eigenständigen Verkehrsleistungen im Sinne eines Eisenbahnverkehrsunternehmens anbieten und auch nicht als eigenständiger Verkäufer gegenüber dem Endkunden auftreten, sondern die kundenseitigen Belange bei den Bahnen im Hinblick auf ein bestmögliches Angebot für den Kunden vertreten.

14. Wie steht die Bundesregierung zu dem Ansinnen der französischen Eisenbahn SNCF, durchgängige Verbindungen mit eigenem Wagenmaterial auf der Strecke zwischen Paris–Straßburg–Stuttgart–München anzubieten?

Der Zugang zum Netz der DB AG steht allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei offen, somit auch der SNCF. Voraussetzung ist, dass die zulassungstechnischen Anforderungen erfüllt sind.

15. Wurden Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich zum Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnbrücke zwischen Straßburg und Kehl getroffen?

    Wenn ja, welche und mit welchem Inhalt?

Nein. Für die Erneuerung der Rheinbrücke Kehl ist ein Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik abzuschließen. Das deutsche und das französische Verkehrsministerium erarbeiten derzeit den Staatsvertrag. Die Arbeiten sind schon weit fortgeschritten. Der Staatsvertrag bedarf der Ratifikation durch das deutsche und das französische Parlament. Mit diesem Abkommen sollen alle für die Realisierung des Bauwerks erforderlichen Modalitäten geregelt werden.

16. Wie ist der Stand der Planungen zum Ausbau der Eisenbahnbrücke zwischen Straßburg und Kehl?

Eine gemeinsame Arbeitsgruppe der DB Netz AG und der Réseau Ferré de France beschäftigt sich mit bilateralen Problemstellungen im Hinblick auf die Planung und den Bau der Rheinbrücke Kehl. Die DB AG hat erste Vorstudien für das Bauwerk erstellt.

17. Welche Kosten werden für den Ausbau dieser Eisenbahnbrücke veranschlagt und wurden bereits konkrete Finanzierungsvereinbarungen dafür geschlossen?

Nach einer ersten groben Kostenveranschlagung werden die Gesamtkosten etwa 23 Mio. Euro (Preisstand 2004) betragen. Eine Finanzierungsvereinbarung wurde noch nicht geschlossen.

18. Sind der Bundesregierung Initiativen seitens der saarländischen Landesregierung bekannt, die ab 2010 vorgesehene Finanzierung des weiteren Streckenausbaus auf deutscher Seite vorzuziehen?

    Wenn ja, wie steht die Bundesregierung dazu?

Ja. Der saarländische Minister für Wirtschaft und Arbeit, Dr. Hanspeter Georgi, hat in einem Schreiben vom 21. Dezember 2005 an Bundesminister Tiefensee den Vorschlag unterbreitet, mit den zusätzlich von der Bundesregierung vorgesehenen Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur die im Zeitraum 2010 bis 2013 vorgesehene Baustufe 2b zeitlich vorzuziehen. Die Bundesregierung unterstützt diesen Vorschlag nicht. Für die Baustufe 2b sind für die Jahre 2010 bis 2013 bereits Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt ausgebracht worden, so dass die Finanzierung bereits gesichert ist. Darüber hinaus beträgt der durch die Baustufe 2b zu erzielende Fahrzeitgewinn nur noch 2,7 Minuten.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333